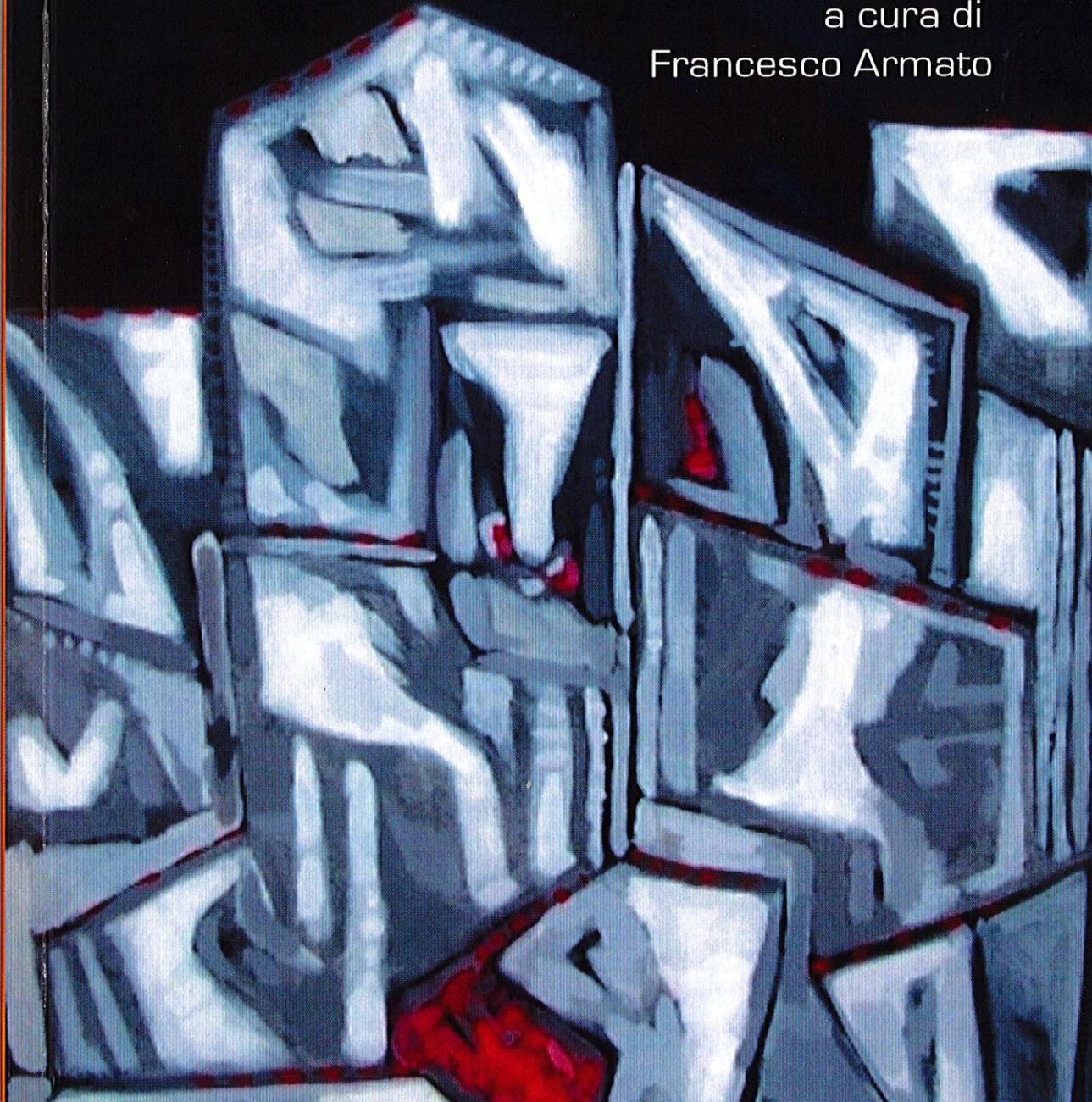


DESIGN per la Città

Il progetto degli spazi esterni

a cura di
Francesco Armato



DESIGN per la Città

Il progetto degli spazi esterni

a cura di
Francesco Armato

contributi di:

Gianpiero Alfarano

Jean-Pierre Charbonneau

Michele Ferrara

Stefano Follesa

Debora Giorgi

Giuseppe Giusto

Ugo La Pietra

Vincenzo Legnante

Giuseppe Licari

Giuseppe Lotti

Du Mingqiu

Lucetta Petrini

Chao Zhou



INDICE

Francesco Armato	
PREMESSA	
momenti di vita – incontri imprevisti	9
Vincenzo Legnante	
INTRODUZIONE	13
Francesco Armato	
Pocket Park, lo spazio della gente	25
Il design degli spazi residuali	41
Welfare urbano, progetto di design in città	49
Design, innovazioni quotidiane per la città	55
Lucetta Petrini	
Gli oggetti nella città	61
Ugo La Pietra	
Arredo urbano, una nuova disciplina	71
Stefano Follesa	
Raccontar Storie. La città come un libro	77
L'identità degli spazi pubblici	83
Giuseppe Giusto	
Spazio urbano tra reale e virtuale.	
Le tendenze in atto: variazioni del ruolo progettuale	89
Giuseppe Licari	
La città contemporanea e le sue trasformazioni sociali.	
Identità e luoghi nello spazio urbano	101
Gianpiero Alfarano	
Il lampione abitato	109
Giuseppe Lotti Debora Giorgi	
Il design per la città interculturale	125
Zhou Chao	
“家在苏州” 城市品牌体系建设研究	131
City Brand “Home in Suzhou”, Suzhou Art & Design Technology Institute	131
Michele Ferrara	
Muri per l'ambiente urbano, dal <i>writing</i> ai muri vegetali in città	141
Jean-Pierre Charbonneau	
D'un espace à voir à un espace à vivre, des approches adaptées	147
Da uno spazio da vedere a uno spazio da vivere, approcci adattivi	147
Du Mingzhi	

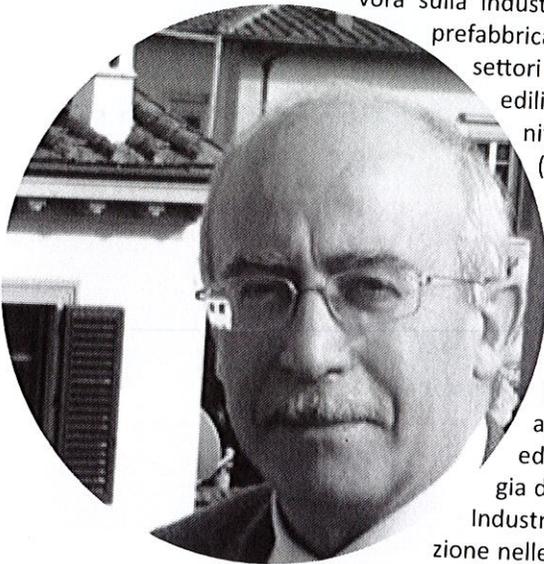
Introduzione

di Vincenzo Legnante

Appunti su polsini*

Il tema proposto da questa raccolta di interventi sollecita in tutti noi, specialisti o meno, un indiscutibile interesse. A partire dal titolo, *Design per la città, Il progetto per gli spazi esterni*, rinvia non solo alla ricca produzione letteraria che riguarda questo tema ma soprattutto all'universo delle esperienze che ciascuno su questo tema ha accumulato nel corso dell'esistenza. Per chi si occupa di progetto si tratta del tema-archetipo più stimolante. Trova applicazioni in molti ambiti che riguardano le nostre discipline di studio e il nostro lavoro, dare forma e senso a ciò che ci circonda, il mondo visibile di cose e luoghi modificati dall'azione del progetto e concretizzata in artefatti e manufatti. Dove la capacità degli uomini di intervenire scientemente e responsabilmente ha modificato l'ambiente e generato le forme artificiali di cui si parla in questo libro. La continuità di questo nostro lavoro è relazionata ai miti ai quali dobbiamo i riferimenti più importanti. Il Prometeo come matrice originaria della possibilità per l'uomo di costruire il suo destino e più in particolare il mito di Dedalo, l'artefice che dà forma alle cose. La modellazione della scena non può prescindere da questa dimensione originaria e ogni parola spesa per descrivere lo spazio e le cose, con la dovuta modestia, fa riferimento a questo immenso potere che gli uomini hanno avuto. Lo hanno usato nel corso della storia e ne sono rimaste tracce riconoscibili. Usarlo bene o male, questo potere, è uno

VINCENZO LEGNANTE, laureato a Firenze, dal 1975 lavora sulla industrializzazione edilizia e la prefabbricazione. Svolge ricerca nei settori della residenza (ERP), edilizia scolastica e socio sanitaria. Con il gruppo ASA (Galfione Legnante Mecca) partecipa a realizzazioni e concorsi. Collabora alla redazione di manuali tecnici e testi didattici sulle costruzioni. Titolare di brevetti e modelli industriali con applicazioni nel settore edilizio. Insegna Tecnologia dell'Architettura, Disegno Industriale e ha ruoli di direzione nelle strutture didattiche UNI-FI. Ha sviluppato e praticato modelli di partecipazione integrata tra didattica, ricerca e sistema produttivo.



seguono. La questione dello spazio urbano, per non essere generica, richiede alcune precisazioni che riguardano la sua triplice natura: a) la prima è la natura sociale e relazionale, ovvero la dimensione fruitiva e funzionale dei luoghi alla comunità degli uomini; b) la seconda è la scala dimensionale che lo riguarda, che è un *continuum* dei rapporti di scala, dal disegno urbano fino alla dimensione più minuta dei piccoli spazi aperti e pubblici e il riconoscimento identitario di ogni luogo; c) la terza è la qualità dell'uso che se ne fa di quegli spazi, cioè la relazione tra persone e luoghi che rappresenta il significato più profondo che ad essi attribuiamo.

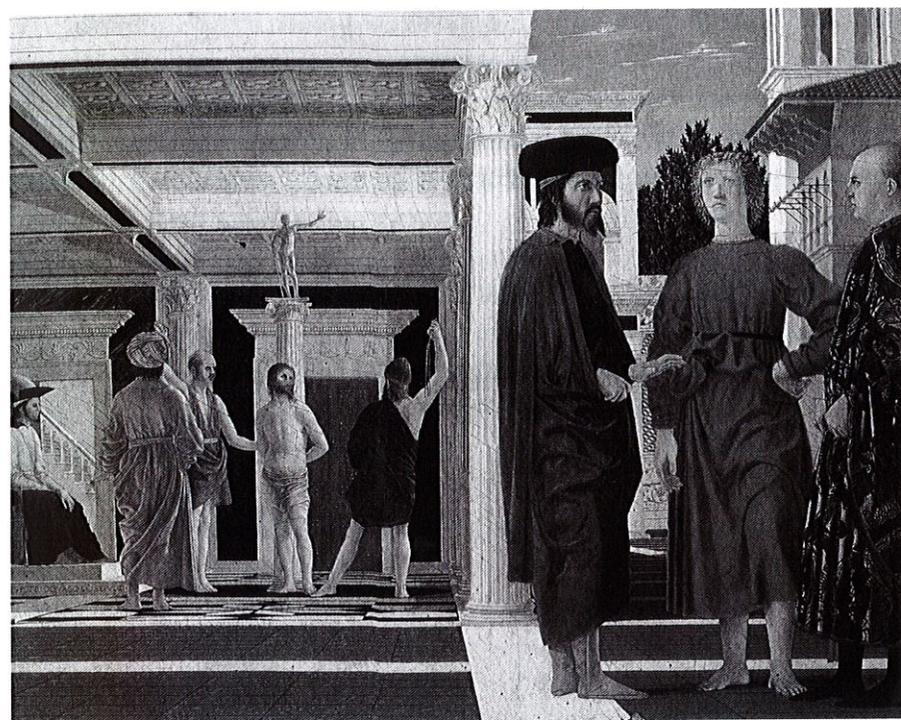
Su questi essenziali capisaldi concettuali si snoda il percorso di questo libro, che raccoglie contributi e voci di diversa natura, che arricchiscono un tema tanto generico quanto specialistico, all'interno di un ossimoro improbabile. Lo sviluppo del libro, e in misura minore di questa breve introduzione, rende ragione di questi aspetti e li inquadra in una cornice che tiene conto sia della contemporaneità che della storia. E allo stesso tempo sia della progettualità come disciplina allo stesso tempo rigorosa e creativa (altro ossimoro!), che delle interazioni multiple e imprevedibili che il tema sollecita. Coinvolge gli aspetti disciplinari che attengono alle scienze umane che ne sono alla base che alle scienze tecnologiche che caratterizzano il progetto. Da ciò si comprende quanto il tema possa essere sfuggente e allo stesso tempo ricco di molteplici intersezioni culturali. Certamente si tratta di un ambito concreto e ineludibile dove i progettisti continuano a misurarsi e i cui risultati sono lo specchio inequivoco dell'evoluzione della nostra specie. Il contributo del design per lo spazio urbano si caratterizza per occupare gli ambiti culturali e professionali che riguardano lo spazio tra le cose, lo spazio pieno e lo spazio vuoto, le cose stesse, lo spazio come tramite di relazioni, lo spazio/relazione esso stesso, lo spazio più o meno denso o rarefatto, la città in generale e in particolare le sue parti e i suoi frammenti più piccoli, fino al confine dello spazio privato. Il primo aspetto abbiamo detto riguarda il sistema delle relazioni tra le persone. Non si tratta solo della semplice forma di interazione tra individui o tra gruppi, che sono la filiazione diretta dalla tradizionale reciprocità tra spazio e persone alla quale facciamo sempre riferimento, anche nella letteratura in materia di spazio urbano. Luoghi e persone sono sempre stati un archetipo di riferimento per progettare spazi urbani, ma in questi

tutto gli spazi alla scala più piccola. Nell'era della connettività globale le relazioni tra persone e tra persone e gruppi sono diventate istantanee e svincolate dal rapporto di vicinanza reale. Quindi sono insufficienti per le analisi i rapporti nella dimensione relazionale più consueta. Questioni come la vicinanza, la prossimità, la convergenza di interessi, l'omogeneità sociale, le classi generazionali, i gruppi di interesse e tante altre buone ragioni che hanno retto l'infrastruttura motivazionale che genera buone relazioni nello spazio della città non bastano più.

Le persone e i gruppi si ritrovano istantaneamente, indipendentemente dalla distanza, quindi vicini o lontani, solo perché hanno la disponibilità di poterlo fare facilmente. Anche senza essere a portata percettivo-sensoriale, di vista o di voce, è possibile essere vicinissimi. Nello stesso modo è possibile essere lontanissimi pur essendo vicini se non si hanno buoni motivi per attivare delle relazioni. Questo fenomeno genera uno spazio extracorporeo che ci fa percepire vicinissimo il lontano e molto lontano il vicino, in un processo straniante e paradossale. I contributi di Francesco Armato e di Giuseppe Giusto acutamente trattano questa nuova iperdimensione spaziale che ha modificato in profondità i paradigmi millenari ai quali abbiamo sempre fatto riferimento: vicinato, vicinanza, *hic et nunc* come condivisione dello spazio-tempo, presenza nello stesso ambiente, simultaneità del campo visivo, lo stesso orizzonte. Tutto ciò non è più la forma esclusiva di appropriazione e uso dello spazio, ma va integrato da queste accelerazioni offerte da una tecnologia che va più veloce dei nostri bisogni. Assistiamo frequentemente al fenomeno di gruppi di persone, insieme e quindi circoscritte in pochi metri, ciascuna impegnata a telefonare o videochiamare qualcun'altro. In questo caso quale tipo di relazione si genera in quel gruppo? E, per estensione, che senso ha quello spazio che li contiene? È uno spazio relativo a quelle persone o è solo una frazione indifferente dell'universo cosmo? Problematica non secondaria che il contributo di Giuseppe Licari precisa meglio nella dimensione antropologica dello spazio e delle sue relazioni. In sintesi questa novità stravolge la linearità tra spazio e tempo e genera un nuovo ordine caotico di relazioni tra luoghi e persone. Con la complicazione di alterare la matrice generativa delle aggregazioni umane, che prelude agli spazi per le persone, e che poi determina gli spazi urbani, la città e le sue articolazioni. Le forza intrinseca



avvezzi, sono resi magistralmente in due esempi celebri del nostro Rinascimento, quando l'uomo prese il posto che gli spettava rispetto alle cose del mondo o alle sue trasfigurazioni. Nel celebre *Cristo consegna le chiavi a Pietro* del Perugino, la forma urbana è non solo la magnifica scenografia per un avvenimento, ma è l'avvenimento. Persone e luoghi nel dipinto sono della stessa sostanza. Che, integrata nella dimensione storico temporale, realizza la sintesi di un *unicum* di pensiero. La compiutezza dell'insieme e di ogni dettaglio è significativa della misura rinascimentale nella sua configurazione esplicita. La scala della città di questo dipinto assegna significati compiuti a tutti i protagonisti della scena: le persone, le cose e lo spazio tra le cose. Per noi, cinquecento anni dopo, l'esperienza dell'osservazione insegna quanto sia necessario questo tipo di misura nel progetto degli slarghi e delle piazze delle nostre città e periferie. Purtroppo abbiamo dimenticato in fretta che la qualità delle relazioni è fatta di misura e di equilibrio. Queste due qualità, misura ed equilibrio, le percepiamo non solo nelle grandi scene con vista a *campo lungo*, per usare un termine cinematografico,



sione, alla scala più ravvicinata dello spazio occupato pienamente dal corpo delle persone. La qualità della relazione tra luoghi e persone è più frequentemente una esperienza di scala minore, con scene meno affollate o complesse del dipinto del Perugino, in una prospettiva ravvicinata alla scala personale. Solo in questa dimensione l'esperienza propriocettiva individuale consente il rapporto tra noi e lo spazio nel quale siamo immersi e del quale facciamo parte. Nella *Flagellazione* di Piero della Francesca, la seconda meraviglia che prendo in prestito per queste riflessioni, lo spazio è la *misura* dell'uomo e viceversa, ben oltre la drammatica sospensione della scena, un presente assoluto che testimonia ciò che avviene. Per quanto la metafora spazio-temporale sia l'evidenza, il tema dominante è l'equilibrio tra le cose e tra le cose e le persone, e tra le cose, le persone e il tempo. Il tutto reso esplicito e comprensibile.

Al di là dell'azione che vi si svolge, sulla cui drammaticità non vi sono omissioni, la struttura prevalente rimanda a un pensiero ordinato. In questa esigenza si rivela la prima delle tre questioni riportate all'inizio

Sopra:
Flagellazione di Cristo, Piero della Francesca, Galleria Nazionale delle Marche, Urbino, 1453. Fonte <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=8160406>.

no, a entrambe le scale a cui alludono i due dipinti citati, è una struttura d'ordine significativa e appropriata, non posticcia né sovrapposta, ma neanche assente. Ovviamente con le dovute gradazioni, ciascuno potrà farsi la sua casistica personale basata sull'esperienza. Non faticherà troppo a trovare esempi di entrambe le categorie. In alcuni casi troverà il vuoto di un pensiero qualsiasi, di una forma significativa e di senso. Il *vacuum* intellettuale e concettuale, quando la gestione dell'urbanistica è assenza di progetto. In altri casi sarà facile trovare forme posticce, sostituti artificiali e sovrapposti a una identità preesistente e incapace di generarne una che abbia uno spessore.

La seconda questione riguarda l'esigenza, non più procrastinabile, di rivedere le categorie fondanti del design quando sono applicate alle casistiche dello spazio urbano. Siamo davvero certi che la categoria della produzione industriale (peggio se seriale) sia ancora il paradigma di riferimento adeguato per integrare le funzioni della città di attrezzature e funzioni? Siamo davvero sicuri che un oggetto, se ben disegnato e ben fatto, sia appropriato per ogni tipo di luogo? Dal catalogo verso un *dovunque*, senza mediazioni? Cioè dislocato in un luogo come in un altro? Queste domande si pongono di fronte al fenomeno, alquanto diffuso, della banalizzazione degli spazi. Noi pensiamo che ogni luogo abbia un'identità propria, è quel luogo e non un altro, per effetto della storicizzazione stratificata. E non siamo soli in questo convincimento: nelle pagine di Ugo La Pietra e di Stefano Follesa sul tema dell'identità dei luoghi sono state dette parole molto appropriate e profonde, corroborate da esperienze maturate per lungo tempo e ricche di significati. Quindi non è difficile riconoscere a un luogo l'unicità identitaria, una singolarità tra altre singolarità, così come avviene per le unicità delle persone e per tante altre cose non generate dalla serialità della produzione. Sembra ovvio dirlo, ma è meno scontato il farlo. Se riserviamo l'attenzione della mente al riconoscimento di questa unicità si aprono scenari che consentono l'osservazione da una sorta di imbuto rovesciato della mente. Osservando dal piccolo foro di uscita verso la parte del cono più grande si dilata enormemente l'universo dei significati. Un dettaglio può diventare rivelatore di un universo di segni, un universo di visioni inaspettate. Nel nostro caso, se si scardina il paradigma dell'omologazione collettiva e si riscopre l'unicità identitaria, si aprono scenari di

plicarlo al progetto dello spazio urbano, che è il tema di questo libro. Ipotizziamo che le micro-architetture che popolano la scena urbana, come le fermate della linea della tramvia o delle linee dei trasporti urbani, oppure i fontanelli per l'erogazione dell'acqua potabile distribuiti per la città, o i totem informativi, possano essere diversi l'uno dall'altro. Significa che una città può non adottare la stessa tipologia di prodotto replicata indifferentemente su tutto il territorio comunale nella logica dell'omogeneità tipologica. Essendo una fornitura è stata selezionata tra le proposte (a catalogo) e adottata dopo una gara, con la sostanziale omogeneità linguistica e qualche variante dimensionale. Ipotizziamo anche, per esercitare l'estensione delle conseguenze, che si tratti di attrezzare una linea di tramvia di una ventina di fermate, ciascuna con la funzione di proteggere i passeggeri dalla pioggia, favorire le operazioni di montare a bordo e uscire, proteggere le categorie più fragili, informare, comunicare, etc. Dal nostro punto di vista si tratta di progettare venti micro architetture, perché tali sono per dimensione e presenza scenica. Realizziamo anche che ciascuna sarà posizionata lungo il percorso, ma in un *luogo unico*, non uguale a quello della fermata precedente o quella successiva. Normalmente il percorso delle linee di tramvia o dei bus urbani attraversa sezioni storicizzate della città e riguarda l'intera gamma delle situazioni che la città presenta. Il centro più antico, la città ottocentesca, l'espansione urbana del novecento, il dopoguerra, le nuove periferie, il suburbio, talvolta un altro comune dell'area metropolitana. Un interessante esercizio di osservazione è salire su un bus al capolinea e scendere allo stesso punto dopo aver completato l'intero percorso, osservando le diversità: delle persone che salgono e scendono, dei luoghi del percorso e delle fermate, i paesaggi che si possono osservare, le architetture presenti, la pedana della fermata,... scopriremo facilmente che ciascuna delle fermate è un caso distinto dalle altre. Una avrà come fondale la facciata in pietra viva di un antico edificio, un'altra dovrà rapportarsi a una facciata ottocentesca, un'altra a un viale con i platani e i parcheggi sul controviale, un'altra ancora avrà come fondale il nulla di una area non costruita,... in una progressione di diversità che riguardano i riferimenti in alzato e l'attacco a terra della microarchitettura in questione. In queste condizioni il progetto non potrà trascurare che si tratti di luoghi diversi, di

assolutamente diversa dalle altre e come tale merita di essere considerata in fase di ideazione di progetto. Ovviamente, trattandosi di una linea dello stesso percorso, ogni fermata, ancorché diversa dalle altre, avrà il suo segno distintivo costante che servirà a riconoscerla anche a distanza. Abbiamo disponibili al riguardo gli esempi delle celebri fermate *liberty* della linea parigina del *Metro*, o la *Subway* di Londra. Con questa visione meno omologante il concetto stesso di replicabilità del modello che ha retto l'architettura del design dal Bauhaus in poi viene a essere seriamente revisionato.

Purtroppo anche per questo secondo aspetto, che è relativo all'identità dei luoghi, non è difficile trovare un arretramento progettuale nella qualità del design per la città. Si sente necessaria una nuova sensibilità capace di riconoscere l'identità dei luoghi e progettare gli elementi di questi spazi con la necessaria diversificazione. Soprattutto in tempi come i nostri che vedono nuove strutture fruibili, presenze multiculturali complesse e sfide difficili all'orizzonte, come Debora Giorgi e Giuseppe Lotti evidenziano nel loro contributo.

Il terzo aspetto di queste precisazioni riguarda un fenomeno più insidioso che possiamo definire "*l'assuefazione al brutto*" che mette a dura prova lo spazio urbano e i suoi abitanti. Non affronteremo le definizioni di bello e di brutto che lasciamo volentieri a chi ha più strumenti per classificarli in forma appropriata, ma fermiamo la nostra attenzione solo sulle *rivelazioni* del bello e del brutto che lo spazio urbano contiene. È più difficile definire e classificare che rendersi conto se una cosa è bella o brutta. Piuttosto che cercare definizioni e categorie interpretative che ne teorizzano l'appartenenza, proponiamo un metodo di valutazione basato sul giudizio *ex post*. Cioè il maggior numero possibile di persone possono esprimere un giudizio sulle cose (del tipo "più bello o più brutto"). La distribuzione delle valutazioni sarà un indicatore se una cosa è riconosciuta bella o brutta, nelle sue varianti e sfumature. Non è neanche necessario darsi un perché, si tratta solo di un giudizio. A cosa serve questa analisi? Per prima cosa a trovare una convergenza di opinioni estranea alle categorie dell'estetica. In certi contesti dove si persegue la conoscenza quantitativa attraverso la distribuzione delle opinioni, come le tecniche per la ricerca di mercato o per gli orientamenti su temi specifici, questo tipo di rilevazioni possono aiutare a riconoscere le distinzioni più

re della spiegazione delle motivazioni. *La saggezza della folla* riesce a dare un dato di sintesi che dice che l'opzione A è più bella dell'opzione B, senza un perché. I casi che proponiamo sono valutazioni sintetiche che riguardano i casi di spazi e arredi degli spazi pubblici. Sono state messe sotto osservazione alcune soluzioni e selezionate una come la più bella, un'altra come la più brutta, e le variazioni intermedie, senza porsi il problema del motivo dell'apprezzamento che non è previsto nella rilevazione. Il fatto che sia stata esercitata una scelta implica una valutazione positiva o negativa, e questo è già un risultato importante per una delle categorie più inafferrabili della realtà. Analizzando alcuni aspetti particolari mirati su alcuni contesti, sono emersi risultati interessanti. Per esempio, per i quesiti sul tema delle facciate degli edifici, sulle strade pubbliche, sui servizi, e altre dello stesso genere i risultati confermano che: la cosa più brutta delle facciate degli edifici che danno sullo spazio urbano sono i condizionatori aggrappati sotto le finestre. Un po' meno brutti sono valutati quelli dislocati nel vano delle finestre. Molto apprezzamento quando non ci sono. Il giudizio è più negativo se la loro presenza è casuale. Sembra difficile non essere d'accordo, lo pensano in molti. Una brutta soluzione, ma necessaria per le esigenze di benessere igro-termico estivo. Purtroppo pervasiva, diffusa ormai senza ritegno su tutte le facciate, nobili e meno nobili, storiche o anonime, sempre casuale in relazione alle volontà di chi la adotta, poco regolamentata, ancor meno progettata in una forma accettabile, assolutamente indifferente al contesto dell'edificio a cui si aggrappa, disordinata e brutta nel dettaglio e nell'insieme. Un altro tipo di brutto che corrode la qualità dello spazio urbano è l'uso troppo disinvolto delle barriere *New Jersey* in cemento per fungere da spartitraffico urbani. Nei viali ottocenteschi servono a separare le corsie di marcia e assolvono il loro compito nello stesso modo come lo assolvono su un'autostrada o in uno svincolo camionale. Soltanto che di quel viale, dopo questa ingombrante presenza, poco rimane dell'idea di spazio che lo ha generato. Un affastellamento di segni urbani di forte impatto, comprese le bicromie e la segnaletica luminosa, per quanto discreta, snaturano con violenza un'idea di qualità urbana che esisteva prima di quell'intervento. Anche in questo caso, come nel precedente, la necessità di migliorare la sicurezza stradale è risolta senza considerare la

to le cose se invece di essere in cemento sono in plastica bianco/rossa con zavorra d'acqua. La presenza di normative di prodotto, magari testate per applicazioni stradali più impegnative, non aiutano a perseguire un approccio più attento e meditato per il loro impiego nei contesti più delicati. Per non subirli e avendo poche alternative abbiamo provato a ridisegnarli in una esercitazione didattica. Non è stato difficile averla vinta nella comparazione brutto/bello. Con Gianpiero Alfarano abbiamo spesso condiviso questa preoccupazione e il suo contributo in questo libro porta una testimonianza importante per convertire la brutta necessità di una funzione in una opportunità di miglioramento e qualificazione. La stessa problematica di qualità dello spazio urbano riguarda le barriere mobili. Quelle in metallo, peraltro tutte con lo stesso disegno in tutto il mondo, fanno la loro funzione indifferenti ai luoghi dove sono posizionate. Non presentano neanche sufficienti requisiti di stabilità per effetto della povertà costruttiva, hanno appoggi deformati e insicuri, spesso sono corrose e le basi costituiscono un serio ostacolo se adiacenti ai percorsi pedonali. Sono un serio ostacolo per non vedenti o ipovedenti per la posizione delle basi trasversali al percorso di marcia. Le barriere più recenti in plastica colorata gialle o rosse non migliorano certo la situazione. Anche questo come i precedenti è un brutto pervasivo, diffuso e insidioso. Ne siamo talmente assuefatti che ormai ci sfugge la loro esistenza anche se le abbiamo tutti i giorni davanti ai nostri occhi. Per non parlare del groviglio di antenne sui tetti, delle parabole satellitari sulle terrazze, degli armadietti di plastica sui balconi, di portabiciclette diventati un groviglio di ferraglia, dei bruschi salti di quota dei marciapiedi per i passi carrai, dei sacchetti di immondizia che stazionano l'intero pomeriggio sulle strade per la raccolta differenziata porta a porta, per finire con la segnaletica stradale dove ogni cartello ha un suo palo che parte da terra, ingombrando il percorso dei marciapiedi. Quasi sempre hanno sezioni così esigue da piegarsi alla base appena posizionati, spesso sono quasi divelti. Più spesso sono piegati alla base, come sono piegati alla base i dissuasori realizzati con il paletto metallico con catarifrangente di visibilità. Per tacere di tutta la segnaletica di ingresso alle città, che dovrebbe dare il benvenuto al visitatore oltre che essere ben ancorata in profondità nel terreno, con un plinto adeguato e materiali adatti a mantenere la verticale per tutto il tempo in cui si prevede di tenerla in piedi.

trascuratezza di un palo storto che porta il nome della città o un semplice segnale del codice della strada è un danno d'immagine più serio di quel che sembra, troppo eloquente nel comunicare se in quel luogo si ha cura o meno delle proprie cose. Non crediamo si tratti solo di vandalismo o dell'urto di un veicolo che ha deformato quel palo, quanto piuttosto della assuefazione al brutto. Lo stesso fenomeno non siamo capaci di sopportarlo nel nostro spazio privato.

Questa ultima serie di considerazioni sono soltanto un richiamo o un promemoria del fondamentale ingrediente per la qualità dello spazio urbano: la cura costante e meticolosa delle cose e dei luoghi, la prevenzione delle situazioni di potenziale degrado, la sostituzione e il ricambio quando è necessario farlo, l'attenzione alle esigenze delle persone e il loro coinvolgimento personale, l'attrezzamento con gli strumenti tecnologici adeguati per la sorveglianza e la sicurezza, la partecipazione convinta di tutti affinché quel luogo sia veramente il miglior luogo possibile nei limiti delle proprie possibilità. Mentre annaffiava le sue rose il piccolo principe pensava che "è il tempo che hai perduto per la tua rosa che ha reso la tua rosa così importante". Considerazioni più approfondite sul tema delle presenze urbane, che interessano la dimensione artistica degli spazi, le trattano Lucetta Petrini e Michele Ferrara nei loro contributi, sia nelle forme più sperimentali che in quelle convenzionali come fattori di qualificazione.

Nello sviluppo di questi appunti*, dove tre spunti di riflessione consentono di considerare la relazione tra persone e luoghi, trovo la chiave interpretativa più affidabile per rimodulare l'approccio al progetto. Cura, attenzione e ambiti di intervento offrono tutti gli strumenti critici per riconoscere gli ambiti di azione e i percorsi necessari per intervenire. In alcuni casi si tratta di una vera e propria emergenza, come nel caso di assuefazione al brutto, al fatto male e all'incuria, che mina alla base la qualità delle relazioni tra luoghi e persone. Negli altri casi si tratta del merito del nostro lavoro.

* omaggio a Michail Bulgakov